

STANISŁAW SZURO
Kraków

Działalność galicyjskiej Rady Kolejowej i Krajowego Biura Kolejowego oraz ich wpływ na rozwój kolei lokalnych w Galicji

„Postęp i kultura XIX i XX wieku w poważnej mierze oparły się na rozwoju kolei. Koleje, tworząc nową organizację stosunków i podnosząc ją do niebywalej doskonałości, stały się też organami odżywczymi dzisiejszej cywilizacji i tak, jak żyły ciało, przenikają one kontynenty i wyspy [...]. Od należytego i harmonijnego funkcjonowania tych organów zależy zdrowie kraju, jego ekonomiczny, a zarazem i moralny postęp”¹.

Takimi słowami oceniał znaczenie sieci kolejowej Kazimierz ks. Lubomirski w czasie posiedzenia Sejmu Galicyjskiego 7 marca 1907 roku. Wielu galicyjskich polityków i działaczy gospodarczych popierało taką opinię już dużo wcześniej. Mimo to, aż do lat 80. XIX wieku mieszkańcy Galicji nie mieli prawie żadnego wpływu na tempo i kierunki rozwoju galicyjskiej sieci kolejowej², której powstawanie łączono z potrzebami strategicznymi monarchii habsburskiej. Prowadziło to do tego, że w opinii ówczesnych, wybudowane na terenie Galicji koleje nie posiadały „takiego doniosłego znaczenia, jakie by miały, gdyby linie i trasy tylko z powodów ekonomicznych budowano i wyznaczano”³.

W latach 80. XIX wieku zmieniła się polityka kolejowa państwa austro-węgierskiego. W wyniku kryzysu ekonomicznego 1873 roku, rząd wiedeński zdecydował się na utworzenie państwowej sieci kolejowej poprzez budowę nowych linii oraz upaństwowianie kolei prywatnych⁴. Ta nowa sytuacja zaktywizowała parlamenta-

¹ *Sprawozdania stenograficzne z rozpraw Sejmu Krajowego Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim*, Lwów 1907, s. 683–684.

² W czasie dyskusji sejmowej nad koniecznością zniesienia taryf kolejowych 28 października 1869 roku poseł Leon Chrzanowski mówił: „gdyby kto wszystkie nie załatwione memorjały, podania, petycje i t.p. złożył, utworzyłaby się cała biblioteka”, *Sprawozdania stenograficzne ...*, Lwów 1869, s. 707.

³ *Uchwały ankiety dla sprawy kolei lokalnych powzięte na posiedzeniu plenarnym dnia 6 września 1892 r., Alegat G do Alegatu nr 92: Sprawozdanie Wydziału Krajowego w przedmiocie popierania kolei lokalnych przez kraj, Alegata do sprawozdań stenograficznych z rozpraw Sejmu Krajowego Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim*, Lwów 1892, s. 2.

⁴ Prywatne linie kolejowe działały na mocy koncesji, w których zawsze określony był termin, po

rzystów galicyjskich, którzy pragnęli uzyskać wpływ na kierunki i czas powstawania nowych linii kolejowych⁵. Szczególne zainteresowanie wzbudziły możliwości rozwoju sieci kolei lokalnych, które mogły być budowane znacznie taniej, gdyż w roku 1880, wzorując się na Niemczech, Wiedeńska Rada Państwa przyjęła ustawę, w której wezwano rząd, aby przy odbiorze technicznym takich linii „czynił wszelkie możliwe ułatwienia, co się tyczy [...] budowy, [...] i aby także, co się tyczy ruchu odstępował od ostrożności przepisanych w porządku ruchu z dnia 16 listopada 1851 r.”⁶. Powstające koleje lokalne miały mniejsze znaczenie strategiczne. Stały się jednak cennym uzupełnieniem sieci kolejowej, umożliwiając dotarcie linii kolejowych w okolice słabiej rozwinięte ekonomicznie, a przez to niebędące w stanie zapewnić takiego ruchu, który mógłby przynieść opłacalność droższym kolejom pierwszorzędnym.

Znaczenie kolei lokalnych dla poszczególnych krajów Cislitawii stawało się coraz bardziej widoczne i spowodowało zaangażowanie się sejmów krajowych w popieranie finansowe takich inwestycji. Jako pierwszy próbował kompleksowo rozwiązać zasady popierania nowo budowanych linii lokalnych Sejm Krajowy Styrii, uchwalając 11 lutego 1890 roku ustawę o popieraniu kolei lokalnych, w której ustanowił specjalny fundusz kolejowy przeznaczony na dofinansowywanie budowy nowych linii oraz utworzył krajowe biuro kolejowe, które miało wspomagać swoją działalnością Wydział Krajowy w sprawach kolejowych.

Prawdopodobnie pod wpływem wiadomości ze Styrii, 29 listopada 1890 roku Stanisław Szczepanowski zgłosił na forum Galicyjskiego Sejmu Krajowego propozycję uchwalenia podobnej uchwały. Po dyskusji posłowie uznali słuszność takiego działania, ale by uniknąć pochopnych decyzji, przyjęli rezolucję dla Wydziału Krajowego, by do następnej sesji sejmowej „wziął pod rozagę ułożenie norm co do warunków, pod którymi kraj mógłby udzielać poparcie kolejom lokalnym”⁷.

Wydział Krajowy, „wobec wielkiej doniosłości tej sprawy dla ekonomicznego rozwoju kraju i potrzeby wszechstronnego jej zbadania i rozważenia”⁸, rozesłał specjalnie przygotowane w Departamencie IV⁹ kwestionariusze ankiety, w których pytał o potrzeby w zakresie budowy kolei lokalnych. Ankiety te trafiły do wszystkich Wydziałów Powiatowych, Izb Handlowych i Przemysłowych, Towarzystw Gospodarczych itp. W odpowiedzi nadesłano wiele memoriałów, a także 74 propozycje budowy nowych lokalnych linii kolejowych, których długość wyniosłaby 3950 km

upływie którego linia przechodziła nieodpłatnie na własność państwa lub mogła być przez państwo wykupiona.

⁵ 23 lipca 1880 roku, wychodząc poza normalnie stosowaną politykę petycji i uchwał, Sejm wsparł finansowo, dotacją w wysokości 2 200 000 Koron, budowę tzw. podkarpackiej kolei transversalnej, która będąc konkurencją dla linii Kraków–Lwów, miała – w opinii posłów – przyczynić się do obniżki taryf przewozowych na terenie Galicji.

⁶ Art. I, Ustawa z dnia 25 maja 1880 roku, o ułatwieniach i ulgach dla kolei miejscowych, *Dziennik Ustaw Państwa dla królestw i krajów reprezentowanych w Radzie Państwa*, Wiedeń 1880, s. 212.

⁷ *Sprawozdanie stenograficzne z rozpraw galicyjskiego Sejmu Krajowego*, z dnia 29 listopada 1890 r., Lwów 1890, s. 1272.

⁸ *Sprawozdanie z czynności Wydziału Krajowego za czas od 1 lipca 1890 do 31 października 1891*, Alegat nr 21 do *Sprawozdań stenograficznych ...*, Lwów 1891, s. 167.

⁹ Departament IV zajmował się sprawami drogowymi.

(w roku 1890 długość wszystkich linii kolejowych na terenie Galicji wynosiła 2600 km).

Aby w pełni przeanalizować uzyskane materiały, Wydział Krajowy zorganizował konferencję, na którą zaprosił przedstawicieli Sejmu, Izb Handlowych i Przemysłowych, Towarzystw: Rolniczego, Gospodarskiego i Naftowego, obu krajowych Towarzystw Technicznych, Namiestnictwa, zarządu austriackich kolei państwowych, Szkoły Politechnicznej we Lwowie – razem około 40 osób. Uczestnicy tej konferencji uznali z jednej strony potrzebę wsparcia finansowego przez budżet galicyjski nowych kolei lokalnych, jak również za konieczne

„(...) utworzenie krajowego biura kolejowego i Rady Kolejowej, jako niezbędny warunek pomyślnej akcji kraju w dziedzinie budowy kolei lokalnych. [...] Przy czym] głównym zadaniem biura kolejowego, na którego czele stanąć powinien inżynier kolejowy, byłoby przygotowanie ewentualnie kontrola gotowych projektów budowy na podstawie badań pod względem technicznym i handlowo-ekonomicznym”¹⁰.

Opierając się na materiałach przygotowanych przez Departament IV Wydziału Krajowego, Sejm Krajowy 13 maja 1893 roku uchwalił projekt ustawy o popieraniu przez kraj niższorzędnych kolei żelaznych, która uzyskała sankcję cesarską 17 lipca 1893 roku. Ustawa ta regulowała zasady wspierania finansowego nowo budowanych kolei żelaznych, ograniczając przy tym udział kraju do maksymalnie 2/3 kapitału nowo tworzonego przedsiębiorstwa kolejowego. Sejm gwarantował przekazywanie na cele kolejowe rocznie 600 000 K¹¹ przez okres 30 lat¹². Kraj mógł przy tym albo przejąć na własność część kapitału akcyjnego, albo wyemitować obligacje gwarantowane przez budżet krajowy. Aby ułatwić podejmowanie decyzji posłom, „celem rozpatrywania projektów kolei lokalnych, które mają być popierane finansowo przez kraj, tudzież celem roztrząsania kwestii mogących się wyłonić co do budowy i eksploatacji tychże kolei”¹³, utworzono Radę Kolejową. Powołano również, stanowiąc agendę Wydziału Krajowego i mające pomieszczenia w gmachu sejmowym, Krajowe Biuro Kolejowe, „celem załatwiania spraw techniczno-administracyjnych, dotyczących się kolei lokalnych”¹⁴. Ustawa jednak nie przesądzała o jego organizacji, pozostawiając ten problem Wydziałowi Krajowemu, który w zależności od potrzeb miał w terminie późniejszym przedstawić strukturę Biura do zatwierdzenia Sejmu.

Rada Kolejowa, obradująca każdorazowo pod kierownictwem Marszałka Krajowego oraz członka Wydziału Krajowego, składała się początkowo z wybieranych na trzyletnią kadencję 14 osób, w połowie wyznaczonych przez Sejm, a w połowie

¹⁰ Uchwały ankiety dla sprawy kolei lokalnych, powzięte na posiedzeniu plenarnym dnia 6 września 1892 roku, Alegat G do Alegatu nr 92 do *Sprawozdań stenograficznych ...*, Lwów 1893, s. 8.

¹¹ Raty tej dotacji były lokowane na 3-procentowym rachunku bieżącym w Banku Gospodarstwa Krajowego, tworząc krajowy fundusz kolejowy.

¹² Uchwałą z 15 lutego 1894 roku wydłużono ten okres na 75 lat, uchwałą z 7 marca 1899 roku zwiększono roczne wpłaty do 750 000 K, a 19 października 1908 roku do 900 000 K.

¹³ J. Bund, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz przebieg starań o wykonanie ustawy koerberowskiej o budowie dróg wodnych*, [Kraków 1930], s. 33.

¹⁴ Ustawa z dnia 17 lipca 1893 roku, dla Królestwa Galicji i Lodomerii z Wielkim Księstwem Krakowskim, o popieraniu niższorzędnych kolei żelaznych, § 13, *Dziennik Ustaw i Rozporządzeń Krajowych dla Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim*, Lwów 1893, s. 138.

przez Wydział Krajowy¹⁵. W roku 1895 została poszerzona do 15 osób przez doko-optowanie dyrektora Krajowego Biura Kolejowego¹⁶. Szczególny wpływ na rozwój galicyjskich kolei lokalnych miała w swojej pierwszej kadencji. Ważne zwłaszcza było uchwalenie 31 stycznia 1894 roku regulaminu, określającego szczegółowe warunki, jakie musiał spełniać wniosek o poparcie planowanej linii kolejowej przez Sejm Krajowy. Musiał on między innymi zawierać wstępny projekt techniczny linii, kosztorys budowy, ocenę spodziewanego ruchu towarowego i osobowego, wstępny rachunek eksploatacji z wyliczeniem przypuszczalnych zysków, a także notarialnie potwierdzone zobowiązania osób prywatnych i instytucji do zakupu akcji lub obligacji w planowanym przedsiębiorstwie.

Rada Kolejowa wystąpiła też w roku 1894 do Sejmu Krajowego z wezwaniem do szybkiego określenia planu rozwoju galicyjskich kolei lokalnych, uznając, że powstanie takiego dokumentu, wskazującego linie, które miałyby powstać w pierwszej kolejności

„(...) bardzo by ułatwiało i rozszerzało późniejszą dalszą akcję kraju. Byłoby w tem zarazem zabezpieczenie przeciw przypadkowości inicjatywy prywatnej i przeciw powstawaniu niezdrowych, spekulacyjnych projektów”¹⁷.

Ze względu na dużą ilość zgłaszanych projektów i przy równoczesnym braku jakichkolwiek studiów dotyczących całościowego stanu i potrzeb w zakresie budowy kolei w Galicji, na forum Rady wykryształizował się pogląd, przyjęty później również przez Sejm, że decydującym aspektem przy ustalaniu kolejności budowy nowych linii powinna być

„(...) ofiarność tych, którzy przy kolei mieszkają i którzy jej pragną. Jeśli ich ofiarność sięga daleko to znaczy, że okolica (...) kolei potrzebuje, i że ta kolej nie będzie dopiero tworzyć jakiegos przemysłu, tylko będzie z pożytkiem dla istniejących już stosunków”¹⁸.

Nowe projekty lokalnych linii kolejowych trafiały do Krajowego Biura Kolejowego, które miało się zajmować wszystkimi sprawami związanymi z tymi projektami, z budową kolei popieranych przez Sejm, a w późniejszym terminie – z administrowaniem takich wybudowanych linii oraz z działalnością Rady Kolejowej. Biuro zaczęło organizować już od 1 lipca 1893 roku w ramach Departamentu IV Wydziału Krajowego, zaczynając od zatrudnienia dwóch referentów. W roku 1894 zatrudniono dalszych 9 osób, przy czym wszyscy urzędnicy zatrudnieni byli czasowo, gdyż w stadium organizacji nie przewidziano dla biura stałych etatów. Pierwsze dwa stałe etaty, dyrektora Biura i starszego referenta, utworzono dopiero od 1 lipca 1895

¹⁵ W skład pierwszej Rady Kolejowej weszli: Józef Falter, Józef Glanz (od 1895 roku Kazimierz Acht), dr Henryk Koliszer, dr Juliusz Leo, dr Zdzisław Marchwicki, dr Tadeusz Pilat, dr Gustaw Romer, Oktaw Sala, Adam ks. Sapieha (od 1895 roku Mieczysław Onyszkiewicz), dr Tadeusz Skątkowski, Karol Skibiński, Władysław Struszkiewicz, Stanisław Szczepanowski, Adam Trzeciecki.

¹⁶ Pierwszym dyrektorem został Kazimierz Zaleski, były generalny inspektor c. i k. Uprzywilejowanego Towarzystwa Austriacko-Węgierskich Kolei Państwowych, a po jego śmierci 1 maja 1901 roku, od roku 1902 Stanisław Kułakowski.

¹⁷ Sprawozdanie komisji kolejowej o sprawozdaniu Wydziału Krajowego w przedmiocie wykonania uchwał Wysokiego Sejmu, dotyczących popierania budowy niższorzędnych kolei żelaznych, Alegat nr 208 do *Sprawozdań stenograficznych ...*, Lwów 1894, s. 3.

¹⁸ Wypowiedź Edwarda Jędrzejowicza, szefa Departamentu IV Wydziału Krajowego, na posiedzeniu Sejmu 8 lutego 1895 roku, *Sprawozdania stenograficzne ...*, Lwów 1895, s. 577.

roku, na mocy uchwały sejmowej z 30 stycznia 1895 roku. Od 1 sierpnia 1896 roku z jednolitego do tej pory Biura wydzielono trzy oddziały: biuro dyrekcji, oddział techniczny i oddział administracyjny. Biuro dyrekcji, składające się z trzech osób: dyrektora, zastępcy dyrektora i oficjała rachunkowego, opracowywało „sprawy znaczenia ogólnego, prowadziło pertraktacje z c.k. Ministerstwem kolejowym i innymi władzami państwowymi, tudzież z interesantami miejscowymi, przedsiębiorcami i konsorcjami lub towarzystwami kolei lokalnych”¹⁹. Oddział techniczny, składający się z pięciu osób: starszego inżyniera, inżyniera I klasy, dwóch inżynierów adiunktów i inspicjenta rysownika, zajmował się projektami nowych linii „sprawdzał, względnie sporządzał projekty i kosztorysy budowy oraz eksploatacji kolei lokalnych, kontrolował wykonywanie tras i robót budowlanych, rozdawał dostawy i kontrolował dostawy nawierzchni, szyn i tym podobnych materiałów, sporządzał normalia, wzory i typy konstrukcyjne”²⁰. Oddział administracyjny, liczący cztery osoby: konceptistę, oficjała administracyjnego, asystenta rachunkowego i asystenta manipulacyjnego, „łączył sprawy administracyjne, komercyjne i finansowe, czuwał nad dopełnieniem warunków objętych statutami, prowadził agendy wykupna gruntów, buchalterię poszczególnych linii kolejowych i td.”²¹ Wszyscy wymienieni pracownicy Biura Kolejowego byli opłacani z budżetu krajowego, jednak wykonywane przez nich usługi na rzecz budujących się linii kolejowych były finansowane przez Towarzystwa Akcyjne tych kolei. W biurze pracowało też jedenastu dodatkowych urzędników, pozostających poza jego strukturami i opłacanych przez zarządy budujących się kolei. Spośród nich dwóch zajmowało się sprawami konceptowymi, trzech – sprawami technicznymi, jeden – geometrią, jeden – buchalterią, trzech – pracami rysunkowymi i jeden – czynnościami kancelaryjnymi.

Pod względem organizacyjnym układ Biura nie zmienił się aż do roku 1914, pomimo dążeń Sejmu do utworzenia dodatkowego oddziału zajmującego się badaniem taryf przewozowych i ich wpływu na życie gospodarcze Galicji²². Dążeniom tym sprzeciwił się jednak Departament IV Wydziału Krajowego, powołując się na trudności w znalezieniu specjalistów do obsadzenia takiego oddziału. W zamian poszerzono skład oddziału administracyjnego o etat konsultanta do spraw taryfowych²³ i włączono do obowiązków oddziału prowadzenie ewidencji taryf.

Pomimo stałych problemów kadrowych związanych z odchodzeniem urzędników do państwowej administracji kolejowej, w której mogli oni uzyskać szybszy awans i związane z tym przeszerogowania, liczebność Biura Kolejowego stale rosła, osiągając w grudniu 1913 roku stan 29 osób²⁴. Na tak szybką rozbudowę Biura duży wpływ miała stale rosnąca liczba spraw załatwianych przez urzędników.

¹⁹ Sprawozdanie Wydziału Krajowego w przedmiocie stałej organizacji Krajowego Biura Kolejowego, Alegat nr 52 do *Sprawozdań stenograficznych ...*, Lwów 1896, s. 1.

²⁰ Ibidem, s. 1.

²¹ Ibidem, s. 1.

²² Uchwała z 1897 roku wzywała do uzupełnienia organizacji biura o oddział, który prowadziłby „ewidencję spraw taryfowych”, *Sprawozdania stenograficzne ...*, Lwów 1897, s. 712.

²³ Początkowo, od 16 marca 1899 roku zatrudniono na tym stanowisku urlopowanego czasowo z Ministerstwa Kolei Bronisława Chodkiewicza, a od 1 stycznia 1900 roku konsultantem został inż. Leon Paszkowski.

²⁴ *Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomerii z Wielkim Księstwem Krakowskim*, Lwów 1913, s. 286. Przy czym poza strukturami Biura stale znajdowało się kilku urzędników, pracujących w Biurze, lecz opłacanych przez zarządy już działających oraz budujących się kolei lokalnych.

Już na początku 1894 roku wpłynęło do Biura 16 projektów liczących łącznie 783 km i przygotowanych zgodnie z instrukcjami Rady Kolejowej. Urzędnicy Biura przeanalizowali je i przeprowadzili wizje lokalne w terenie. Ostatecznie, opierając się na opracowaniach Biura i opiniach Rady Kolejowej, 8 lutego 1895 roku Sejm Krajowy poparł budowę ośmiu lokalnych linii kolejowych. Dwie linie lokalne, budowane przez państwo: Przeworsk–Rozwadow i Chodorów–Podwysokie, otrzymując poparcie sejmowe, uzyskały bezzwrotną dotację z krajowego funduszu kolejowego w wysokości, odpowiednio: 500 000 i 2 000 000 K²⁵. Pięć linii prywatnych uzyskało gwarancje krajowe na zaciągnięcie kredytów: Trzebinia–Skawce (3 320 000 K), Chabówka–Zakopane (1 860 000 K), Łupków–Cisna (930 000 K), Borki Wielkie–Grzymałów (1 200 000 K) i Delatyn–Kołomyja–Stefanówka (4 540 000 K), a linia Jaworzno–Piła otrzymała poparcie kraju bez jakichkolwiek zobowiązań finansowych. Poza liniami budowanymi przez państwo, w budowę pozostałych zostało zaangażowane Krajowe Biuro Kolejowe, które zajmowało się takimi sprawami, jak „prostowanie, uzupełnianie, a wreszcie przerabianie przedkładanych projektów [...] zawieranie wstępnych umów z przedsiębiorstwami i zarządami kolejowymi oraz kontraktów o eksploatację z zarządem kolei państwowych”²⁶. Wymagało to sporządzenia „licznych wypracowań technicznych, administracyjnych, odbiorów materiałów, zawarcia różnorodnych umów, mnogich korespondencji, wyjazdów do Wiednia, do fabryk i td.”²⁷ Pojawiły się też pierwsze problemy. Były one związane z wydłużającymi się negocjacjami z wiedeńskim Ministerstwem Wojny, wykupem ziemi itp.

W związku z trudnościami wydłużył się czas realizacji linii lokalnych budowanych przy udziale Biura Kolejowego, zmieniły się też warunki finansowego wsparcia tych inwestycji przez fundusze krajowe. Na dodatek Sejm Krajowy poszerzył akcję kolejową, udzielając poparcia budowie dwóch dalszych linii: 15 lutego 1897 roku Przeworsk–Dynów i 28 marca 1899 roku Kraków–Kocmyrzów (kraj zakupił akcje za 200 000 K). Pomimo to do końca 1900 roku oddano do ruchu sześć linii lokalnych o łącznej długości 289 km²⁸ i trwały prace wstępne przy budowie kolejnej (Przeworsk–Dynów).

W roku 1900 na forum Sejmu Krajowego przebieg akcji kolejowej uznano za sukces. Wybudowane już linie zaczęły przynosić dochody, które w części proporcjonalnej do nakładów wpływały na konto krajowego funduszu kolejowego. Pozwalało to na myślenie o dalszych inwestycjach, bez podnoszenia dotacji budżetu dla tego funduszu, wynoszącej od 1899 roku 750 000 K rocznie. Z tych względów 4 lipca 1901 roku Sejm Krajowy uchwalił plan poparcia następnych linii lokalnych. Były to trzy linie wąskotorowe: Nowy lub Stary Sącz–Szczawnica, Tarnów–Szczucin, Pod-

²⁵ Krajowy fundusz kolejowy nie wypłacił tej sumy gotówką, lecz zapewnił coroczne wpłaty w wysokości 109 191 K na obsługę długoterminowego kredytu.

²⁶ Sprawozdanie z czynności Departamentu IV Wydziału Krajowego w zakresie spraw kolejowych, Alegat nr 36 do *Sprawozdań stenograficznych ...*, Lwów 1895, s. 6.

²⁷ Sprawozdanie z czynności Departamentu IV Wydziału Krajowego w sprawach kolejowych, Alegat nr 52 do *Sprawozdań stenograficznych ...*, Lwów 1896, s. 1.

²⁸ 12 sierpnia 1897 roku Borki Wielkie–Grzymałów, 9 sierpnia 1898 roku Chabówka–Zakopane, 15 sierpnia 1899 roku Trzebinia–Skawce, 18 listopada 1899 roku Delatyn–Kołomyja–Stefanówka, 16 czerwca 1900 roku Kraków–Kocmyrzów, 27 października 1900 roku Piła–Jaworzno.

zórze–Myślenice–Lubień, oraz trzy normalnotorowe: Borysław–Stebnik, Tarnopol–Zbaraż, Janów–Jaworów²⁹. Posłowie uznali przy tym, że dla ułatwienia działań Biura Kolejowego prace budowlane nie powinny być prowadzone równocześnie, lecz kolejno. O kolejności zaś miały decydować następujące kryteria:

a) „wcześniejsze wypełnienie przez strony interesowne i c.k. rząd warunków stawianych im przez kraj,

b) korzystniej obliczona rentowność kolei,

c) większe stosunkowo przyczynienie się stron interesownych miejscowych,

d) mniejszy stopień ryzyka dla krajowego funduszu kolejowego”³⁰.

Zgodnie z tymi zasadami, w pierwszej kolejności ukończono prace przy budowie linii wąskotorowej Przeworsk–Dynów, którą uruchomiono 8 września 1904 roku. W tym samym czasie Biuro Kolejowe prowadziło studia ekonomiczne i prace projektowe przy planowanych liniach, w wyniku których 13 października 1904 roku Sejm Krajowy podjął decyzję o pierwszeństwie budowy połączenia normalnotorowego Tarnów–Szczucin³¹. Na wybór tej linii miał niewątpliwie duży wpływ fakt, że budowniczowie dwóch z planowanych połączeń: Janów–Jaworów i Tarnopol–Zbaraż³² zrezygnowali z wsparcia finansowego kraju.

Okazało się, że były to wszystkie linie, które wybudowano, spośród projektów opartych przez kraj w roku 1901. Budowa pozostałych napotkała zbyt silne trudności. Linia Podgórze–Myślenice–Lubień nie uzyskała akceptacji władz wiedeńskich, w wyniku czego kilkakrotnie ją przeprojektowywano, aż w 1907 roku przybrała kształt Wieliczka–Myślenice–Mszana. Trasa linii Borysław–Stebnik natrafiła na pola roponośne kopalni Tustanowice, co uniemożliwiło jej budowę, zaś połączenie Nowy Sącz–Szczawnica wymagało zbyt dużych nakładów finansowych. Formuła przyjęta przez Sejm Krajowy pozwoliła jednak na modyfikację istniejących projektów i stałe zgłaszanie nowych do realizacji. W wyniku takich posunięć, przy udziale krajowego funduszu kolejowego oddano do użytku kolejne połączenia lokalne: Lwów–Podhajce (29 października 1909 roku), Lwów–Stojanów (18 października 1910 roku), Muszyna–Krynica (29 maja 1911 roku) i wybudowane w zastępstwie linii Borysław–Stebnik połączenie Drohobycz–Truskawiec (1 czerwca 1912 roku).

Ostatecznie więc, w ciągu 20 lat (do 1914 roku) obowiązywania ustawy o popieraniu budowy lokalnych linii kolejowych wybudowano z udziałem finansowym kraju 15 linii kolejowych o łącznej długości 775 km.

²⁹ Posłowie wezwali też rząd, aby w najbliższej przyszłości przystąpił do budowy linii: Lwów–Stojanów, Debica–Jasło i Jasło–Zmigród–Konieczna.

³⁰ Sprawozdanie z czynności Departamentu IV Wydziału Krajowego w sprawach kolejowych, Aleat nr 7 do *Sprawozdań stenograficznych ...*, Lwów 1902, s. 8.

³¹ Połączenie to oddano do ruchu 15 października 1906 roku.

³² Uruchomiono je kolejno 14 listopada 1903 i 25 listopada 1906 roku.

Tabela 1. Kapitały zainwestowane przez budżet krajowy w budowę linii lokalnych w Galicji do roku 1912

Linie lokalne	Długość w kilometrach	Suma	Roczna rata
		w Koronach	
I. Linie państwowe	–	Subwencje bezzwrotne	
Chodorów–Podwysokie	40,64	2 000 000	87 291,00
Przeworsk–Rozwadów	74,42	500 000	21 900,00
II. Linie prywatne	–	Akcje i obligacje	
Borki Wielkie–Grzymałów	33,01	1 200 000	52 317,00
Trzebinia–Skawce	59,26	4 320 000	189 596,56
Chabówka–Zakopane	43,01	2 260 000	99 007,50
Delatyn–Kołomyja–Stefanówka	112,62	6 802 200	299 268,58
Piła–Jaworzno	26,20	1 258 000	55 664,68
Łupków–Cisna	26,43	1 020 000	45 862,84
Kraków–Kocmyrzów	18,91	200 000	8 784,00
Przeworsk–Dynów	46,25	2 964 000	131 253,10
Tarnów–Szczucin	46,64	2 000 000	89 216,58
Lwów–Stojanów	85,15	7 200 000	312 733,96
Lwów–Podhajce	141,13	830 000	35 924,52
Muszyna–Krynica	11,10	750 000	32 592,00
Drohobycz–Truskawiec	10,89	850 000	37 018,50
Suma I–II	775,66	34 154 200	1 498 430,82

Źródło: Sprawozdanie z czynności Departamentu IV Wydziału Krajowego, Alegat nr 5 do *Sprawozdań stenograficznych...*, Lwów 1912, s. 16; S. Szuro, *Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914* [w:] *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji*, red. H. Małurkiewicz–Urbańska, Kraków 1997.

Przy realizacji tak licznych inwestycji kolejowych szczególną rolę odegrało Krajowe Biuro Kolejowe. Prowadziło ono nie tylko prace związane z budową wymienionych linii. Również po ich oddaniu do ruchu, kontrolowało rachunki eksploatacyjne i starało się wpłynąć zarówno na wysokość taryf przewozowych, jak i na koszty eksploatacji³³. Biuro wykonało też liczne studia nad projektowanymi, lecz niezrealizowanymi liniami kolejowymi. Były to kolejno następujące połączenia: Nowy Sącz–Szczawnica, Stary Sącz–Szczawnica, Borysław–Stebnik, Podgórze–Myślenice–Lubień, Wieliczka–Myślenice–Mszana, Jarosław–Krościenko, Cisna–Strzyżki, Kołomyja–Kosów–Żabie, Złoczów–Złoczów Miasto, Brzozów–Sanok, Rzeszów–Tarnobrzeg, Nisko–Majdan–Kolbuszowa–Rzeszów, Rozwadów–Kolbuszowa–Ropczyce, Mielec–Kolbuszowa–Leżajsk, Przemyśl–Sanok, Jaworów–Bobrowka, Buczkowice–Łodygowice, Jasło–Konieczna, Jasło–Dębica, Zakopane–Świnica, Przemyśl–Brzozów–Rymanów, Szczawnica–Nowy Targ, Kołomyja–Kosów–Kuty–Uścierki, Lubaczów–Cieszanów, Lesko–Baligród–Cisna, Żółkiew–Krystynopol, Brody–Tarnopol, Bochnia–Limanowa, Dąbrowa–Leżajsk, Złoczów–Sasów, Jasło–Żmigród, Podhajce–Buczacz, Podhajce–Dereniówka, Rymanów–Rymanów Zdrój, Przemyśl–Krasieczyn, Przemyśl–Krosno, Krosno–Brzozów, Kuty–Worochta, Buczacz–Turki, Buczacz–Zaleszczyki, Kałusz–Busk, Stanisławów–Porohy, Radziechów–Łopatyni.

³³ Ruch kolejowy na wszystkich kolejach lokalnych był prowadzony przez państwową administrację kolejową.

Za tą olbrzymią ilością wymienionych projektów kryją się ambicje samorządów lokalnych, które zdając sobie sprawę z ogromnego znaczenia transportu kolejowego, starały się o uzyskanie do niego dostępu. Zgłaszane projekty były następnie przez Sejm Krajowy kierowane do Biura Kolejowego, które musiało przeprowadzić wszelkie prace wstępne. Następnie o każdym przygotowanym projekcie wyrażała swoją opinie Rada Kolejowa, i w końcu – Sejm Krajowy. Przy czym Sejm, z jednej strony – wyznaczał kolejność budowy poszczególnych linii lokalnych przy użyciu krajowego funduszu kolejowego, a z drugiej – starał się wpłynąć na rząd wiedeński, aby ze środków państwowych wybudował dalsze połączenia.

Prace Biura i Rady Kolejowej zostały przerwane przez wybuch I wojny światowej. Ostatnim aspektem tej działalności było doprowadzenie do zatwierdzenia przez Sejm Krajowy 23 lutego 1914 roku, dalszych planów rozbudowy galicyjskiej sieci kolejowej, obejmujących następujące połączenia kolejowe: Przemyśl–Krasioczyn, Podhajce–Wiśniowczyk, Rzeszów–Nisko, Stary Sącz–Szczawnica, Kołomyja–Kosów–Kuty i Grzymałów–Grzymałów Miasto.

Na zakończenie warto podkreślić, że prace Biura i Rady Kolejowej nie zamykały się tylko w granicach działalności kolei żelaznych. Na przykład w roku 1908, po przeprowadzeniu wstępnych studiów nad połączeniem kolejowym Lesko–Baligród–Cisna, Biuro wydało opinię, podtrzymaną potem przez Radę, że budowa tej linii jest zupełnie nieopłacalna. Wskazano równocześnie, że o wiele prostsze i tańsze byłoby urządzenie na tej trasie regularnego „ruchu automobilowego”, który z całą pewnością byłby rentownym przedsięwzięciem. W ten sposób, zapewne nie całkiem świadomie, wskazano drogę dalszego rozwoju transportu lokalnego, która to droga została przyjęta przez następne pokolenia i obowiązuje do dnia dzisiejszego.